

# QJMotor SRT 700S, Super Test: Η επίθεση ξεκίνησε

10/03/2025 Θοδωρής Ερμήλιος, Βασίλης Αντζουλάτος

“Πλήρες”, μεσαίο Adventure Crossover... με τιμή που τα “σπάει”

\*Κυβισμός: 698 cc \* Ιπποδύναμη: 70 ίπποι, στις 8.000 rpm \* Τελική: 196 km/h (πραγματική)  
\*Βάρος: 238 Kg (γεμάτη) \* Τιμή: 6.695 ευρώ (\*Μάρτιος '25)

Πρόκειται για ένα 700άρι Crossover Adventure που δεν ξεπερνάει (και στις δυο του εκδόσεις) το φράγμα των 7 χιλιάδων ευρώ, ενώ παράλληλα σπάει το κατεστημένο των εγκαθιδρυμένων κατασκευαστών και των εκπροσώπων τους στην αγορά. Ανακαλύπτουμε και αναλύουμε το ολοκαίνουργιο QJMotor SRT 700S.

Κείμενο: Βασίλης Αντζουλάτος, Φωτογραφίες: Θοδωρής Ερμήλιος

Ας ξεκινήσουμε από τα σημαντικότερα: η τιμή του QJMotor SRT 700S είναι μακράν το πιο ισχυρό του ατού, στα μόλις 6.695 ευρώ, ιδίως αν κοιτάξει κάποιος την μακρά λίστα του εξοπλισμού με τον οποίο έρχεται φορτωμένο και της οποίας το κόστος κινείται κοντά στα 1.500 ευρώ! Και αυτό τη στιγμή που προτάσεις από την Ιαπωνία και αλλού, πωλούνται “γυμνές” εξοπλισμού.



Όπως βλέπουμε πλέον όλοι, η QJ Motor αποδεικνύει ότι δεν είναι μια εταιρία που σταματάει την εξέλιξή της, **αλλά παρουσιάζει διαρκώς βελτιωμένα νέα μοντέλα**, δημιουργώντας παράλληλα μια μεγάλη γκάμα για κάθε γούστο και χρήση, ενώ το σπουδαιότερο είναι πως **ήρθε για να μείνει και να εδραιωθεί για τα καλά** στην παγκόσμια αγορά. Ας το πάρουμε απόφαση.

Είναι βλέπετε και **το τεράστιο μέγεθος της μητρικής εταιρίας στην Κίνα** – η μητρική εταιρία της Qianjiang Motorcycles είναι η αυτοκινητοβιομηχανία Geely ένας κινεζικός όμιλος εταιριών γίγας, στην οποία ανήκει εκτός πολλών άλλων και η Volvo – που ωθεί τη διαρκή εξέλιξη. Αυτό στην πράξη σημαίνει πως, μοντέλο παρά μοντέλο που οδηγούμε, διαπιστώνουμε ότι εμφανίζουν βελτίωση σε όλους τους τομείς!

Ήδη η Γκοργκόλης ΑΕ, η αντιπροσωπεία της QJMotor στην Ελλάδα, έχει δημιουργήσει **μια γκάμα 24 μοντέλων**, ενώ η συνέχεια έπεται ιδιαίτερα “αναπτυξιακή”.



Το QJMotor SRT 700 που είναι και η δεύτερη σε κυβισμό μοτοσυκλέτα που διατίθεται στην Ελλάδα μετά την SRT 800 της εταιρίας, **κυκλοφορεί σε δύο εκδόσεις**, την “S” με 17άρηδες τροχούς και χυτές ζάντες στις 6.695 ευρώ (!) και την “SX” που φοράει ζάντες με ακτίνες και 19άρη τροχό μπροστά, στην τιμή των 6.995 ευρώ.



Μάλιστα τώρα που γράφεται αυτό το άρθρο (Μάρτιος '25) η αντιπροσωπεία **κάνει δώρο μαζί με το 700SX δώρο μια τριπλέτα αλουμιένιων βαλιτσών αξίας 815 ευρώ!**

Πώς είπατε; **700άρια Adventure με τιμή κάτω από 7.000 ευρώ;** Μάλιστα, αλλά για τις τιμές και το value for money που λένε οι Αγγλομαθείς θα μιλήσουμε παρακάτω.

Η QJMotor είναι μια μάρκα που ανήκει στην Qianjiang Motorcycles (θυγατρική της Geely) **με πάνω από 30 χρόνια εμπειρίας** στην κατασκευή μοτοσυκλετών, κινητήρων και εξαρτημάτων για καθιερωμένες μάρκες της αγοράς. Η QJ διαθέτει στην Κίνα μια πολύ μεγάλη γκάμα, δεκάδων μοντέλων, κάθε κατηγορίας, μια γκάμα που σχεδιάζει ... να την απλώσει σε όλο τον κόσμο.



Στόχος της τώρα είναι να γίνει γνωστή στην Ευρώπη με τη δική της επωνυμία, την QJMotor, **απευθυνόμενη σε ένα νεανικό κοινό που δεν “κολλάει” στη χώρα κατασκευής, όπως ίσως οι παλαιότεροι μοτοσυκλετιστές.** Γιατί ο κόσμος μπορεί να αλλάζει, **αλλά τα παλιά μυαλά – παραδοσιακά – δυσκολεύονται...**

Το QJMOTOR SRT 700S, όπως και ο μικρότερος αδελφός του, το SRT 550 που δοκιμάσαμε πρόσφατα (και σύντομα θα διαβάσετε τη δοκιμή του), **δεν είναι δυο ακόμα συνηθισμένες μοτοσυκλέτες**. Είναι δυο πραγματικές γροθιές στην “παλαιά τάξη” της μοτοσυκλέτας από πολλές απόψεις, όπως ποιότητα κατασκευής, **εξαιρετικοί κινητήρες, ποιοτικά πλαίσια και εξαρτήματα επώνυμων κατασκευαστών**, με πλήρη εξοπλισμό και αξιόλογες επιδόσεις συνολικά, κι όλα αυτά σε ένα ελκυστικό πακέτο με ασυναγώνιστες τιμές... μιας και είναι οι χαμηλότερες της αγοράς!



Είναι δηλαδή μοτοσυκλέτες φτιαγμένες για ανθρώπους που θέλουν **να διατηρήσουν τον προϋπολογισμό τους εντός ορίων** και να συνεχίσουν να ζουν κανονικά με τραπεζικό λογαριασμό που δεν έχει... αρνητικό πρόσημο.

Πλησιάζοντας το QJMOTOR SRT 700S, αυτό που βλέπει ο παρατηρητής είναι **μια ιδιαίτερη και ασυνήθιστη σιλουέτα** που φέρει μια “πιο κλασική νότα” σε σχέση με τα όσα ισχύουν στις crossover adventure μοτοσυκλέτες.

Γι’ αυτή την εντύπωση ευθύνεται κυρίως **το σχεδόν οβάλ σχήμα του ρεζερβουάρ** που κάνει το 700 να ξεχωρίζει.





Λαμβάνουμε υπόψη πάντως εδώ, πως το προφίλ του αδικεί το design της μοτοσυκλέτας, αφού αν την κοιτάξεις από γωνία τριών τετάρτων, **ώστε να φαίνεται ο διπλός προβολέας της...** νομίζεις ότι πρόκειται για άλλο μοντέλο, σαφέστατα πιο δυναμικό και σπορ.

Οι δύο ισχυροί LED προβολείς και γενικά η **εικόνα του 700 από μπροστά θυμίζει αρκετά Suzuki V-Strom 800**, ενώ υπάρχει και ένα παραδοσιακό Adventure-άδικο μικρό, φτερό ρύγχος κάτω από το φωτιστικό συγκρότημα. Δεξιά κι αριστερά αυτού υπάρχουν ενσωματωμένες στο φέριγκ **δύο κομψές λωρίδες LED** για φώτα DRL που “γεμίζουν” την εικόνα.



Το προφίλ του 700 υποδεικνύει μια μοτοσυκλέτα χαμηλή και μακριά, με τη σέλα του συνεπιβάτη υπερυψωμένη (και την σχάρα ακόμα περισσότερο) με ντεπόζιτο βενζίνης που παραπέμπει, όπως έχει αναφερθεί ξανά, στο αμερικάνικο Adventure Harley-Davidson Pan America 1250, με μια πλαστική “γραβάτα” στο κέντρο του πάνω μέρους του.

Το QJMOTOR SRT 700S είναι **αρκετά μεγάλου μεγέθους**, αλλά χωρίς να σε τρομάζει λόγω της χαμηλής του σέλας, η ποιότητα κατασκευής του βρίσκεται ψηλά, ακόμα και σε λεπτομέρειες, ενώ τα περιφερειακά του εξαρτήματα είναι και αυτά **αξιοσέβαστης ποιότητας**. Τόσο τα πλαστικά, τα φινιρίσματα όσο και η αίσθηση των διακοπών στο τιμόνι, αλλά και οι καθρέφτες, η ζελατίνα, η σέλα... όλα “είναι στη θέση τους”, όλα φαίνονται καλά, δεν υπάρχουν ελαττώματα συναρμολόγησης και η γενική αίσθηση είναι ενός καλοφτιαγμένου προϊόντος.





Το QJMotor SRT 700S είναι εφοδιασμένο με έναν γνωστό μας δικύλινδρο σε σειρά κινητήρα 698 cc, 8 βαλβίδων, δύο εκκεντροφόρων, συμβατό με Euro5 **με ισχύ 70 ίππων (στις 8.000 rpm) και αξιοπρόσεκτης ροπής 70Nm στις 6.000 rpm**, τον οποίο έχουμε οδηγήσει τουλάχιστον τρεις φορές στο παρελθόν σε άλλα μοντέλα (και εταιρίες). Η πιο πρόσφατη από πλευράς QJMotor ήταν στο αδελφό γυμνό SRK 700, μια συμπαθητική και τίμια μοτοσυκλέτα που **μας είχε κερδίσει** με τη συνολική της απόδοση.

Τώρα – στην τελευταία του έκδοση/ρύθμιση – **ο κινητήρας βρίσκεται στην καλύτερη δυνατή του κατάσταση** με όλους τους τομείς όπως θα δούμε παρακάτω στη δοκιμή να είναι ραφινρισμένοι και εξελιγμένοι.



Και στο πλαίσιο συναντάμε μια προσπάθεια εύρεσης της καλύτερης δυνατής λύσης, χωρίς να αυξάνεται η τιμή του συνόλου, άρα είναι σωληνωτό μεν, αλλά περιμετρικό και τύπου χωροδικτύωμα. Την ίδια στιγμή **περιτριγυρίζεται από ποιοτικά εξαρτήματα**, όπως για παράδειγμα τις ρυθμιζόμενες αναρτήσεις της Marzocchi, τα φρένα της Brembo και τα λάστιχα της Pirelli.

Το υποπλαίσιο είναι και αυτό χωροδικτύωμα από σωλήνες χάλυβα, αφαιρούμενο μάλιστα, ενώ το γεροδεμένο και μακρύ ψαλίδι είναι φτιαγμένο από αλουμίνιο. Οι τροχοί του SRT 700S **έχουν χυτές ζάντες 17 ιντσών με ελαστικά Pirelli Angel GT** διαστάσεων 120/70-17 μπροστά και 160/60-17 πίσω (το μοντέλο SX έχει τροχούς με ακτίνες, 19άρη μπροστινό τροχό και ελαστικά Metzeler Tourance, διαστάσεων 110/80-19 μπροστά και 150/70-17 πίσω).





Το πιρούνι είναι ανεστραμμένο, με ρυθμιζόμενο απόσβεση συμπίεσης, με καλάμια διαμέτρου **43 mm**, ενώ και το πίσω μονό αμορτισέρ είναι ρυθμιζόμενο σε προφόρτιση και απόσβεση συμπίεσης. Η διαδρομή φτάνει **τα 140 mm διαδρομής**, τόσο μπροστά όσο και πίσω. Το μπροστινό φρένο διαθέτει **δύο δίσκους διαμέτρου 320 mm** με ακτινικές δαγκάνες Brembo. Το πίσω φρένο είναι ένας δίσκος διαμέτρου 260 mm επίσης με δαγκάνα Brembo και το σετ περιλαμβάνει δικάναλο ABS της Bosch 9.1M.

Η μοτοσυκλέτα **έχει αρκετό βάρος στα 238 kg**, αλλά όταν είναι γεμάτη, πλήρης υγρών (ρεζερβουάρ 19,5 λίτρων) και με μπόλικο εξοπλισμό που την επιβαρύνει. Εδώ είμαστε υποχρεωμένοι να σημειώσουμε πως χωρίς υγρά και εξοπλισμό: σχάρα, κάγκελα, χούφτες, κεντρικό σταντ – έτσι όπως ζυγίζονται συνήθως οι μοτοσυκλέτες από τα εργοστάσια – υπολογίστε ότι **το 700 θα ζυγίζει περί τα 210 κιλά**, κοντά στον ανταγωνισμό δηλαδή. Το ύψος σέλας είναι στα στα λογικά και **προσβάσιμα 800 mm**, το μήκος, το πλάτος και το μέγιστο ύψος του είναι 2.220 mm x 925 mm x 1390 mm, ενώ το μεταξόνιο φτάνει τα αρκετά 1.510 mm.

Ο εξοπλισμός του QJ Motor SRT 700 S, που είναι από τα πολύ δυνατά σημεία του, περιλαμβάνει φωτισμό Full LED και **έγχρωμη οθόνη TFT 7" πολλαπλών λειτουργιών**, με Bluetooth και Wi-Fi που προσφέρει εκτεταμένες δυνατότητες συνδεσιμότητας και παροχής πληροφοριών.



Ο αναβάτης της νέας SRT 700S έχει τη δυνατότητα να προβάλλει και τον χάρτη πλοήγησης στην οθόνη (μέσω app) και εκτός των άλλων πληροφοριών να παρακολουθεί την πίεση και τη θερμοκρασία των ελαστικών του, μέσω του **συστήματος TPMS**. Παράλληλα υπάρχει και θύρα USB για τη φόρτιση των μικροσυσκευών του.

Για να δούμε την έκταση όλου του **εξοπλισμού συγκεντρωμένου**, σας τον παραθέτουμε παρακάτω σε μορφή λίστας:

- Προβολείς Full-Led με DRL
- Προστατευτικά κάγκελα κινητήρα/πλαστικών
- Προστατευτικές χούφτες με μπάρες αλουμινίου
- Κεντρικό και πλαϊνό σταντ
- Θερμαινόμενα γκριπ και σέλα αναβάτη
- Σχάρα αλουμινίου
- Ελαστικά Pirelli Angel GT
- TFT έγχρωμη οθόνη 7"
- Bluetooth και Wi-Fi συνδεσιμότητα
- USB θύρα φόρτισης
- Ρυθμιζόμενο ανάποδο πιρούνι της Marzocchi με καλάμια διαμέτρου 43mm
- Ρυθμιζόμενο πίσω μονό αμορτισέρ



- Ακτινικές δαγκάνες Brembo
- Πλαίσιο τύπου χωροδικτύωμα
- Αφαιρούμενο υποπλαίσιο τύπου χωροδικτύωμα
- Τιμόνι μεταβλητής διατομής
- Ρυθμιζόμενες μανέτες συμπλέκτη/μπρ. φρένου
- Μαρσπιέ Off-Road με λαστιχένια καλύμματα

Στα πλάγια του ρεζερβουάρ υπάρχουν χρήσιμα και (ευτυχώς) περιορισμένου πλάτους σωληνωτά προστατευτικά κάγκελα, ενώ στην ουρά υπάρχει σχάρα αλουμινίου και πρακτικές χειρολαβές και παράλληλα υπάρχει πρόβλεψη για την τοποθέτηση ενός ολοκληρωμένου **συστήματος πλαϊνών σχαρών** και τριών βαλιτσών.



Οι μεγάλες προστατευτικές χούφτες στα άκρα του τιμονιού **διαθέτουν άκαμπτες αλουμινένιες μπάρες** για την στήριξή τους και προσφέρουν αυξημένη αντοχή και προστασία των χεριών του αναβάτη, αλλά και των ρυθμιζόμενων μανετών από ελαφρές πτώσεις.

Το πλάγιο σταντ είναι γεροδεμένο και καλοφτιαγμένο από αλουμίνιο, ενώ η μοτοσυκλέτα **διαθέτει και στιβαρό κεντρικό σταντ**, που στήνει με ευκολία και ασφάλεια τη μοτοσυκλέτα. Το ρεζερβουάρ των 19,5 λίτρων είναι μακρόστενο και παρότι φαίνεται ογκώδες δεν εμποδίζει τα πόδια του αναβάτη.

## Στο Δρόμο – Η ώρα της δοκιμής

Η θέση οδήγησης είναι πολύ καλή και **ανακουφιστικά... ουδέτερη**. Το τιμόνι είναι πλατύ, ενώ η σέλα είναι χαμηλά τοποθετημένη (εύκολο ανέβασμα) καλής ποιότητας, αρκετά μαλακή και μακριά και κυρίως... **επίπεδη**.



Δεν σπρώχνει/στήνει τον αναβάτη προς τα μπροστά ή πίσω, ενώ ταυτόχρονα **του επιτρέπει να καθίσει στο σημείο που τον βολεύει**, είτε λίγο μπροστά για καλύτερο έλεγχο στις στροφές, είτε λίγο πιο πίσω στο ταξίδι ή σε έντονες επιταχύνσεις, κοντράροντας τη μέση του στη σέλα του συνεπιβάτη, που λειτουργεί σαν μαξιλαράκι/κόντρα.

Πίσω από το σελάκι του αναβάτη, στο κενό διάστημα μέχρι τη σέλα του συνεπιβάτη (είχαμε δει το ίδιο και στο Benelli TRK 702), **υπάρχει ένα σκληρό διακοσμητικό σκληρό πλαστικό με το λογότυπο του μοντέλου**, που τελικά δεν ενοχλεί.

Και οι δύο σέλες **είναι αρκετά φαρδιές και προσφέρουν άνεση**, ενώ τα μαρσιπέ του αναβάτη είναι αρκετά χαμηλά και σε μια μεσαία θέση, ούτε πολύ μπροστά-ούτε πίσω.





Εργονομικά το 700 είναι προσεγμένο, ο αναβάτης κάθεται σε μια φυσική στάση, χαμηλά καθισμένος “μέσα” στη μοτοσυκλέτα, τα γόνατα δημιουργούν μια γωνία κάτι λιγότερο από τις “άνετες” 90 μοίρες, τα χέρια ανεβαίνουν αρκετά για να συναντήσουν το μεγάλο τιμόνι (με ελαφρώς κλειστές γωνίες στα άκρα του) με τους πήχεις να τοποθετούνται παράλληλα με το έδαφος.

Η ζελατίνα χρήζει ιδιαίτερης αναφοράς, καθώς είναι ποιοτική, άκαμπτη με καλή διαφάνεια, χωρίς διαθλάσεις, και ρυθμίζεται με δυο περιστροφικές στρόφιγγες (καλύτερα όταν είναι σταματημένη η μοτοσυκλέτα) που κάνει την οδήγηση με υψηλές ταχύτητες στον αυτοκινητόδρομο ή σε ανοιχτούς δρόμους πιο εύκολη, χωρίς να εισπράττει ο αναβάτης πολλούς στροβιλισμούς και θόρυβο.



Όταν γυρνάμε τον κεντρικό διακόπτη (με κλασικό, αλλά αναδιπλούμενο κλειδί) βλέπουμε μια **μεγάλη έγχρωμη οθόνη TFT**, με καλή φωτεινότητα, που μπορεί επίσης να εναλλάσσεται αυτόματα μεταξύ ημερήσιας και νυχτερινής λειτουργίας.

Λόγω του ότι τα συνοδευτικά γραφικά (τύπου “βαρελάκια/μπαρίτσες” για θερμοκρασία, βενζίνη και στροφές κινητήρα) στα άκρα του οργάνου δεν ήταν του γούστου μας, **εμείς γυρίζαμε την εμφάνιση (όχι στη λευκή, αλλά) στην σκοτεινή επιλογή**, που ήταν πιο κομψή.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι τόσο η ταχύτητα όσο και η **ένδειξη σχέσης κιβωτίου βρίσκονται στο κέντρο της οθόνης** είναι πολύ ευκρινείς, κάτι που δεν ισχύει για τη θερμοκρασία κινητήρα, το βενζινομέτρο και το στροφόμετρο, που απεικονίζονται με μικρές μπαρίτσες/ενδείξεις.





Τόσο οι σωτήριες, για τον χειμώνα, θερμαινόμενες χειρολαβές (γκριπ) όσο και η σέλα ενεργοποιούνται από κουμπιά στην αριστερή ομάδα διακοπών του τιμονιού, με την ένδειξη να εμφανίζεται στο όργανο.

Όργανο το οποίο εκτός των άλλων έχει και ένδειξη για τη θερμοκρασία και την πίεση των ελαστικών μπροστά και πίσω, ιδανικό σύστημα για τους ξεχασιάρηδες και αυτούς που δεν δίνουν σημασία στα ελαστικά τους.

Ο κινητήρας παράγει έναν πολύ ωραίο και “μοτοσυκλετιστικό” μπάσο θόρυβο, ενώ μόλις αρχίσεις να κινείσαι (το ξέρουμε πως είναι έκφραση κλισέ, αλλά ισχύει και σε αυτή την περίπτωση) το πρώτο πράγμα που τραβάει την προσοχή στη μοτοσυκλέτα είναι ότι το βάρος των σχεδόν 240 γεμάτων κιλών δεν γίνεται αντιληπτό ως τέτοιο, ενώ η μοτοσυκλέτα δείχνει πολύ εύκολη στο χειρισμό της στις χαμηλές ταχύτητες.

Καμία σχέση με το βαρύτερο SRT 800 που οδηγήσαμε πέρσι, από το οποίο το 700 έχει ανέβει ένα επίπεδο πάνω στον τομέα του “ζυγίσματος”.



Αυτό είναι αποτέλεσμα της σωστής κατανομής βάρους και της συγκέντρωσης του κέντρου βάρους, κοντά και κάτω από τα γόνατα του αναβάτη.

Και μιας και είπαμε για γόνατα... Το ρεζερβουάρ βρίσκεται κρυμμένο πίσω από πλαϊνά πλαστικά καπάκια, τα οποία για λόγους αισθητικής **έχουν ένα νεύρο στο κάτω τους μέρος, το οποίο "βρίσκει"** κάπως ενοχλητικά στο εσωτερικό του γόνατου των αναβατών ύψους κοντά στο 1.80m.

Στους κοντούτερους αναβάτες το γόνατο **μπαίνει κάτω από το νεύρο**, και στους ψηλότερους πάνω από αυτό. Μετά από λίγα χιλιόμετρα, πάντως, το συνηθίζεις και το ξεχνάς.





Με το συνολικό στήσιμο/ρύθμιση που διαθέτει το QJ Motor SRT 700S **σύντομα ανακαλύπτεις μια εύκολη, φιλική, προβλέψιμη** και κυρίως διασκεδαστική μοτοσυκλέτα που αποποπνέει σιγουριά και αυτοπεποίθηση.

Ο δικύλινδρος σε σειρά της QJMotor **είναι ένας ζωηρός στις επιταχύνσεις** και προσεκτικά εξελιγμένος κινητήρας που θα εντυπωσιάσει, ειδικά για τον κυβισμό του. Ακούστε το γιατί: Έχει λεπτομερώς εξελιγμένο ψεκασμό χωρίς “λόξυγκες και δισταγμούς/τινάγματα όπως θα δούμε παρακάτω, **προσφέρει με προθυμία τη μέγιστη ροπή του (70 Nm – στις 6500 rpm)** και συνεχίζει να δείχνει τον καλό του εαυτό και στο δεύτερο μισό του εύρους στροφών.



Πέρα από τον ωραίο του ήχο και το δούλεμά του, εμφανίζει λίγους μηχανικούς θορύβους (κάτι που εκπλήσσει τον χρήστη αφού λόγω καταγωγής θα περίμενε πιο πολλούς), σαφώς λιγότερους από πλήθος ευρωπαϊκών αντίστοιχων κινητήρων, έχει πολύ γλυκιά, προοδευτική και “γεμάτη” απόκριση στο άνοιγμα του γκαζιού. Η ροπή που εμφανίζει στις χαμηλές στροφές **θυμίζει περισσότερο 1000άρη κινητήρα** παρά 700άρη!

Η γλυκύτητα του κινητήρα **επεκτείνεται και στο θέμα των κραδασμών** που κυριολεκτικά ψάχνεις να τους βρεις (είναι ελάχιστοι μετά τις μεσαίες στροφές) και τελικά δηλώνεις εντυπωσιασμένος, αφού όλοι (μα όλοι) οι δικύλινδροι σε σειρά σε κάποια φάση εμφανίζουν ενοχλητικούς ή κάπως ενοχλητικούς κραδασμούς!



Στην περίπτωση του 700, όπως θα δούμε παρακάτω, και σε ταξίδι με 180 km/h έχεις ανάμεσα στα πόδια σου έναν κινητήρα που “πηγαίνει βούτυρο” που λέγανε οι παλαιότεροι.



Η μπόλικη ροπή σου επιτρέπει να **τεμπελιάζεις στη χρήση του κιβωτίου ταχυτήτων**, το οποίο παρεμπιπτόντως είναι πολύ μαλακό (με κάπως μεγάλες διαδρομές στο λεβιέ), αν και ωχριά μπροστά στο πόσο μαλακός είναι ο συμπλέκτης, ο οποίος, κυρίες και κύριοι, **είναι ο πιο μαλακός στο πάτημα που έχουμε οδηγήσει ποτέ σε κινητήρα τέτοιου κυβισμού!** Σε σημείο να θυμίζει παλιό δίχρονο πενηντάρι, πάντα για τους παλαιότερους που θυμούνται ...

Το μόνο που παρατηρήσαμε στο εξάρι κιβώτιο ταχυτήτων είναι ότι εμφανίζει **λίγο μεγαλύτερη διαδρομή** στην περιοχή της πρώτης-νεκράς-δευτέρας σχέσης.

Άρα, όπως είπαμε παραπάνω, έχουμε να κάνουμε με έναν αρκετά ισχυρό (οι 70 ίπποι είναι υπεραρκετοί για τη συντριπτική πλειοψηφία των αναβατών) κινητήρα **που γίνεται απολαυστικός αφού συνδυάζεται άψογα με τον συμπλέκτη, το κιβώτιο και τη σχέση μετάδοσης**, προσφέροντας ομαλές και πολύ καλές επιδόσεις.



Παράλληλα, ο κινητήρας **ανεβάζει στροφές αρκετά γρήγορα** και προσφέρει περισσότερη δύναμη στο δεύτερο μισό του στροφόμετρου, παρόλο που σου δίνει τη δυνατότητα να κινείσαι με μεγάλη σχέση (4η για παράδειγμα) με χαμηλή ταχύτητα (50-60 km/h π.χ.). Η πέμπτη σχέση **“βγάζει” 195 km/h στο κοντέρ**, ενώ η μακριά έκτη φτάνει τα 210 km/h, με τα πραγματικά χιλιόμετρα να είναι τα... 196 km/h.

Η μέση κατανάλωση μετρήθηκε στα 5,7 λίτρα στα 100 km, ενώ με **“βαρύ δεξί χέρι” ξεπερνάς τα 6.0 λίτρα**, άρα ως μια μέση τιμή θα δώσουμε τα 5,9 λίτρα που είναι μια καλή επίδοση για την κατηγορία.





Αξίζει να θυμηθούμε ότι η μοτοσυκλέτα δεν έχει traction control και παρόλο που θα το θέλαμε – την έλλειψή του θα την βάλουμε στα αρνητικά σημεία της μοτοσυκλέτας – πρέπει να πούμε ότι η μεταφορά της δύναμης από το γκάζι στο πίσω λάστιχο είναι τόσο ακριβής που μάλλον δεν θα το χρειαστεί η πλειονότητα των αναβατών. Τόσο απλά...

Οι αναρτήσεις του 700 μπροστά και πίσω **είναι φτιαγμένες για να προσφέρουν άνεση** και, το κυριότερο, είναι ρυθμιζόμενες. Η μπροστινή δείχνει να δουλεύει καλύτερα από την πίσω, ιδιαίτερα στον τομέα των αποσβέσεων (η πίσω είναι λίγο πιο σκληρή), αλλά αμφότερες **προσφέρουν ευχάριστες βόλτες σε αναβάτη και συνεπιβάτη**. Το γεγονός ότι ρυθμίζονται (απίστευτο πλεονέκτημα σε τέτοια τιμή αγοράς) σημαίνει πως ο καθένας τις φέρνει στα μέτρα του.

Η επαφή των αναρτήσεων με την ασφάλτο είναι πολύ καλή (κάτι που ισχύει και για **τα καλά ελαστικά της Pirelli, τα Angel GT**), φιλτράροντας τέλεια τις ανωμαλίες του εδάφους χωρίς να επιφέρουν δυσάρεστες εκπλήξεις.



Περνώντας στο κράτημα, το QJMOTOR SRT 700S έχει να επιδείξει ένα πολύ καλό πλαίσιο και ένα άκαμπτο μακρύ ψαλίδι που θα κάνουν τις στροφές... ευθείες – με τόση σιγουριά τις διανύει το 700, εμπνέοντας αυτοπεποίθηση στον αναβάτη.

Η αίσθηση που προσφέρει, δίνοντας απόλυτο έλεγχο και το περιθώριο να πιέσεις τη μοτοσυκλέτα μέχρι το όριο των ελαστικών, είναι ένας ακόμα θετικός πόντος στο σύνολο.

Το παιχνίδι στις στροφές με προσεκτικά ανοίγματα του γκαζιού υπό κλίση (αλλάζοντας την κατευθυντικότητα του 700) με μικρές πλαγιολισθήσεις είναι κάτι που μπορεί να δοκιμάσει ένας αναβάτης χωρίς πολλή σκέψη.

Πιο στρητάδικη είναι η έκδοση 700S σε σύγκριση με την 700SX (που είναι λίγο πιο χωματερή) αλλά όχι πολύ, μιας και η κύρια διαφορά τους είναι η διάμετρος του μπροστινού τροχού, οι ακτίνες (αντί για χυτές ζάντες του S) με λάστιχα διπλής χρήσης ασφάλτου/χώματος και τίποτε άλλο.





Πιο προσανατολισμένη είναι στην ασφάλτινη οδήγηση η “S”, και λίγο χωμάτινη η έκδοση “SX”, **διαλέγει και παίρνει ο καθένας.**

Στο κομμάτι των φρένων έχουμε να κάνουμε **με τις εξαιρετικές ακτινικές δαγκάνες της Brembo** μπροστά, που δίνουν φρενάρισμα ισχυρό και ελεγχόμενο, κάτι που ανεβάζει ιδιαίτερα την αξία της μοτοσυκλέτας και προσφέρει μια ακόμα ευχάριστη έκπληξη για το 700, αφού αυτή η επίδοση **ταιριάζει γάντι** με όλα τα λοιπά δυναμικά χαρακτηριστικά του μοντέλου.

Το πίσω φρένο **δεν έχει αρκετή αίσθηση** στο πάτημα του πεντάλ, αλλά έρχεται σε δεύτερη μοίρα, αφού επισκιάζεται από την απόδοση των δυο μεγάλης διαμέτρου μπροστινών δίσκων. Μέσα στην πόλη το 700 **κινείται με αρκετή ευκολία για το βάρος του**, ακόμα και στις αργές ταχύτητες.

Το μεγάλο τιμόνι που γυρίζει εύκολα τον 17άρη τροχό, έχει μεγάλη ακτίνα στροφής, αφού “κόβει” περισσότερο απ’ ό,τι περιμέναμε, ενώ ακόμα και σε μεγάλο μποτιλιάρισμα (με θερμοκρασίες κοντά στους 25 βαθμούς) είδαμε τον κινητήρα **να μην ανοίγει εύκολα το βεντιλατέρ** του.

Για το καλοκαίρι δεν μπορούμε να σας πούμε με σιγουριά... πρέπει να τον δούμε στην πράξη.

Στο χώμα τώρα, ο αναβάτης **μπορεί να κινηθεί σχετικά άνετα** (αν κάποιος θέλει κίνηση σε χωματόδρομους, τότε καλύτερα να προτιμήσει το SX με τον μεγαλύτερο μπροστινό, 19άρη τροχό και κυρίως για τα πιο “τρακτερωτά” λάστιχα, που είναι Metzeler Tourance παρακαλώ) και για όρθια οδήγηση **πρέπει να αφαιρεθούν τα ελαστικά περιεμβύσματα** των μαρσπιέ.

Προσοχή θα χρειαστούν οι δυο σωλήνες της εξάτμισης που περνούν κάτω από τον κινητήρα και είναι εκτεθειμένες σε πέτρες, ελεύθερες ή φυτευτές.

Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορείτε να μπειτε σε χωματόδρομους, **αλλά ότι πρέπει να είστε προσεκτικοί**, ενώ και εδώ έχετε τα υπέρ του φιλικού, προοδευτικής απόδοσης κινητήρα και τη ρύθμιση που δέχεται το μπροστινό φρένο.



Από την άλλη, έχετε πλεονέκτημα στο ταξίδι με την έκδοση “S”, αφού η μοτοσυκλέτα τα πάει περίφημα, με τον κινητήρα της να γουργουρίζει άνετα σε ταχύτητες 120-160 km/h, με την κατανάλωση να δείχνει **5,5 λίτρα βενζίνης στα 100 χιλιόμετρα**, με τους κραδασμούς απόντες, ενώ το 700 έχει και δυνατότητα κίνησης και σε ταχύτητες κοντά στα 190 km/h.



Η καλή κάλυψη που προσφέρει – για το μέγεθός της – η ζελατίνα, δεν βάζει τον ιδιοκτήτη να προχωρήσει σε άμεση αλλαγή της με μια μεγαλύτερης επιφάνειας... αν και δεν θα ήταν κακή ιδέα για κάποιον που ταξιδεύει συχνά.

### Τελικά – Η ώρα της κρίσης

Το QJMOTOR SRT 700S είναι ένα πολύ αξιόλογο ασφάλτινο Adventure Crossover με ιδιαίτερη, κλασικίζουσα εικόνα, καλές επιδόσεις που προσφέρουν ευχαρίστηση στον αναβάτη και πολύ καλή οδική συμπεριφορά, όπως επίσης φρένα και αναρτήσεις – ένα πλήρες διασκεδαστικό και ομοιογενές σύνολο, δηλαδή.



Αποτελεί μια πολύ προσιτή επιλογή για όσους θέλουν να απολαύσουν μια διασκεδαστική μοτοσυκλέτα, πολυτάλαντη και ταξιδιάρικη και δεν θέλουν να εγκαταλείψουν την απόδοση και την άνεση, κι όλα αυτά σε μειωμένη τιμή, τόσο μειωμένη που ανταγωνίζεται στα ίσια (και τα κερδίζει, πρέπει να πούμε) ακόμα και 300άρια σκούτερ!

Πιστεύουμε πως το SRT 700S θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αγορά, αφού αποτελεί μια πολύ οικονομική λύση στις 6.695 ευρώ.

Αν αθροίσουμε τα κόστη του πλούσιου εξοπλισμού που διαθέτει, θα δούμε πως η τιμή αγοράς του κατεβαίνει σχεδόν κατά 1.500 ευρώ! Είναι σαν να αγοράζεις λοιπόν μια 700άρα, απόδοσης 70 ίππων σε τιμή κοντά στα 5.000 ευρώ, κάτι ανήκουστο για πριν από λίγο καιρό.

**Ανταγωνιστές του QJ Motor SRT 700S**, αλλά και του 700SX δεν είναι άλλοι από τα Benelli TRK 702, Aprilia Tuareg 660, Honda XL 750 Transalp, Suzuki V-Strom 800DE, CFMoto 700MT, Yamaha Tracer 7 ή Yamaha Ténéré 700.

Το QJMotor 700S είναι μια μοτοσυκλέτα που δεν εξελίχθηκε απλά σε σχέση με τον προκάτοχό του, αλλά κινήθηκε δυναμικά, **ανταποκρίθηκε στις προσδοκίες και αμφισβητεί τα στερεότυπα** που εκτοξεύονται ως κατηγορίες προς τους Κινέζους κατασκευαστές. Πρόκειται για μια μοτοσυκλέτα που **αποτελεί μια πολύ καλή προσπάθεια** και οι καλές προσπάθειες πάντα αποδίδουν...



Περισσότερες πληροφορίες: [qjmotor.gr](http://qjmotor.gr)

#### Θετικά σημεία

- Ζωντανός ροπάτος κινητήρας
- Μαλακός συμπλέκτης και κιβώτιο ταχυτήτων
- Άφθονος εξοπλισμός
- Μπροστινό φρένο
- Σχέση ποιότητας – τιμής

#### Σημεία βελτίωσης

- Ελαφρώς αυξημένο βάρος
- Περιορισμένες δυνατότητες σε οδήγηση εκτός δρόμου
- Αίσθηση πίσω φρένου
- Απουσιάζει το σύστημα ελέγχου πρόσφυσης

#### Λεπτομέρειες & Παρατηρήσεις

- Φωτιζόμενοι είναι οι καλοφτιαγμένοι και λειτουργικοί διακόπτες στα άκρα του τιμονιού
- Το ρεζερβουάρ που καλύπτεται από πλαστικό καπάκι είναι μεταλλικό
- Κάπως χαμηλά περνούν οι δυο εξατμίσεις από τη δεξιά κάτω πλευρά του κινητήρα και θα θέλαμε μια πλήρη ποδιά να τις προστατεύει από τις πέτρες, ειδικά στην οδήγηση εκτός δρόμου
- Το κεντρικό στάντ είναι γεροδεμένο και στήνει καλά τη μοτοσυκλέτα, ενώ λειτουργεί με λογική πίεση. Είναι όμως το άκρο του (ποδαράκι/μοχλός) που έρχεται κοντά στο αριστερό μαρσπιέ και σε δυσκολεύει να το βρεις



- Το τελικό εξάτμισης είναι μεγάλου μεγέθους, αλλά μαζεμένο εκεί που πρέπει και κυρίως εκπέμπει έναν πολύ καλό ήχο
- Η “ανηφορική” σχαρίτσα στην ουρά μπορεί να είναι να μην είναι η ομορφότερη αλλά είναι πολύ χρήσιμη
- Απόλαυση είναι τις κρύες μέρες και νύχτες του χειμώνα η θερμαινόμενη σέλα, η οποία παραμένει ζεστή για ώρα ακόμα κι όταν τη σβήσεις (διακόπτης στο δεξί άκρο του τιμονιού)
- Μπορεί ο μαύρος χρωματικός συνδυασμός να είναι ο πιο διακριτικός, ο μπλε, όμως, είναι πιο κομψός και ο κόκκινος πιο σπορτίβικος
- Για τον κόκκινο συνδυασμό πάντως εμείς θα προτείναμε να βαφτεί το ίδιο χρώμα και το πλαίσιο χωροδικτύωμα, κάτι που θα τον έκανε ακόμα πιο σπορ-δυναμικό